

IV

68484

# ITALIA

VIAGGIO PITTORESCO

## DALL'ALPI ALL'ETNA

DI

C. STIELER, E. PAULUS, W. KADEN

QUARTA EDIZIONE.



MILANO

FRATELLI TREVES, EDITORI

1890.

La presente opera e le relative incisioni sono messe, dagli Editori FRATELLI TREVES  
sotto la tutela delle vigenti leggi e trattati di proprietà letteraria ed artistica.

LANDESBIBLIOTHEK  
„DR. FR. TISSMANN“  
BOZEN

Lfd. Nr.: 13319

Sig.: IV 68484

Nikol. Tip. Fratelli Treves

15. 10. 1911  
e



Salve, gentil paese, a cui natura  
Dò di ruggi e di fior vaga corona,  
Salve, o dolce paese, ove il sì suona  
Ond'hai favella avvivatrice e pura.

La tua bellezza eternamente dura,  
Poi che l'innocenza tua al ciel ti dona,  
Amor ne' petti il nome tuo ragiona  
Se d'allegrezza hai sorte o di sventura.

D'Alighieri la voce e di Turguato  
Dicon tua lode, e l'angelo d'Urbino  
Ritragge il tuo sorriso destino.

Il fuoco e i ghiacci sopra al balzo alpino  
E i lidi mari e il genio incornato  
Narran le glorie tue, suol divino.

## LIBRO PRIMO.

# DALL'ALPI ALL'ARNO

---

## LE GRANDI VIE PER L'ITALIA

---

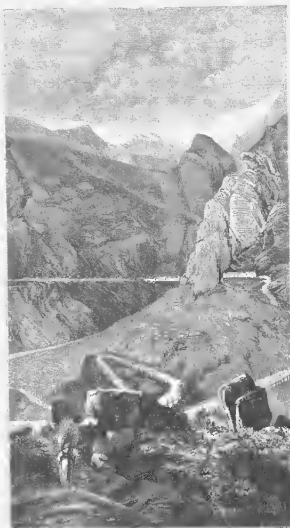
### PEL MONCENISIO.

Il bel paese, ch'è meraviglia del mondo, noi pigliamo a considerare: Italiani, sentiamo balzarci il cuore per la gioia nel favellare della nostra magica patria. Essa ha forma di penisola estesa su trentatré milioni di ettare fra il 24° e il 36° meridiano, fra il 33° e il 47° parallelo. A settentrione e a ponente ha la corona delle alpi Marittime, Cozie, Graie, Pennine, Lepontine, Retiche, Carniche, Giulie, le quali disegnano una specie di semicircolo, una linea d'arcicentro di 1562 chilometri dal Varo fino al golfo del Quarnero ch'è sul lembo della Dalmazia.

Que' monti, in vista aspri, severi, terribili hanno in grembo vastissime valli, incanto dell'occhio artistico. Alcune d'esse per poco rientrano in mezzo a quelle gole di montagna, altre profondamente, com'è a dire della Valbellina e della Leventina, del Piave e d'Aosta.

Là dove le Alpi si avvicinano al golfo ligure ecco distaccarsi la catena scorpigliante degli Appennini che solca pel mezzo l'Italia peninsulare, ed elevandosi fino al Valentino e al Gran Sasso d'Italia di quivi declina nella Puglia onde fra Venosa e Potenza, dividendosi come in due bracci il ramo principale, l'un d'essi volge all'estremo dell'Abruzzo, l'altro al paese de' Salentini.

L'onde l'Italia continentale ha un pendio di alpi che volgesi al mar Adriatico e al Po, e l'Italia peninsulare viene formata dai due versanti dell'Appennino, l'uno verso l'Adriatico, l'altro verso il mar Tirreno.



STRADA SOPRA AL MONCENI.

privo di poesia e di vita: noi offrendo il bel panorama de' nostri monumenti, delle nostre incantevoli vedute faremo di accompagnare codesta manifestazione dell'arte e della natura colla parola dell'artista, dell'ammiratore.

Starà bene sul nostro labbro la lode di noi stessi? Non siam noi che ci diciamo l'incanto colla presunzione dell'orgogliosa, è la natura che ci fa lieti di quest'asserzione nella quale non è orgoglio, perchè non ci siam fatta da noi questa bella regione, nè meritammo prima di nascere di averla a patria.

L'Italia si tenne da prima dellineata al paese meridionale fra i seni Sametico e Ioniatco, che oggi diciamo di S. Eufemia e di Squillace, poi, dilegnatisi i nomi dei singoli popoli, i nomi di Saturni, Tirenna Japigia Ausonia. Eustria o terra de' venti. Esperia o terra occidentale, si succedevano e si perdevano rime per incanto all'avvicinarsi dei nuovi casi. Nella guerra Sociale il desiderio di opporsi al predominio di Roma fe' sorgere il nome d'Italia contro a quello di Roma, e i confini di quella furon segnati dal fiume Mucra a ponente, dal Rubicone a levante.

Amb'oggi più o meno i confini d'Italia son i medesimi: i quali noi con rapido passo valcheremo, accennando qua e là ciò che parà meglio degno di considerazione.

Noi non scriviamo una storia. Essa fu tolta a narrare da quel grande milanese ch'è Cesare Cantù, il quale agli storici antichi di tanta aulò innanzi coll'ingegno e col sapere, di quanto un piccolo ed imperfetto abbozzo sorpassa ben compiuto lavoro.

E che scriverem noi, e che fornirem noi? Una semplice guida? No, la guida d'Italia, quale si porge agli stranieri che traggono a vedere il nostro bel giardino, è libro muto, e



VIA MALA - MONTE PERDUTO

Del resto accetteremo lungo il nostro cammino la scorta di tre dotti stranieri contemporanei, i signori Carlo Stieler, Edoardo Paulus, e Voldemaro Kaden, che godono grande fama in Germania.

Fingiamoci viaggiatori: diamo uno sguardo alle grandi vie che conducono in Italia: pur troppo queste vie ci riducono a monte triesti memorie; su d'esse son par anco le orme de' nostri invasori, chè questi fornirono i solchi che noi chiamiamo col nome di vie. Le vie son fatte per venire a noi; e ta bellezza del nostro paese pur troppo chiamò cotesti importuni visitatori, i quali con gioia desolarono la nostra patria e si tolsero diletto di riscaldarsi al sole che vivo rifulge per mezzo al nostro cielo di zaffiro.

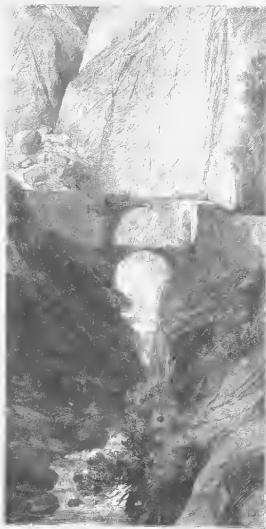
Ma eccoci in su la prima via. Siamo al Monte Cinesio: *monte delle cenere, mons cinerum*; il quale volsi togliesse nome da molti boschi che gli facevan corona, e d'oggi parte lo cingevano, i quali ora son ridotti in cenere. Eccoci dinanzi le alpi Cozie, e le tacite e maestose cime del Caro, della Levanna, del Monginevro e del Gran Paradiso; in mezzo ad esse s'eleva il Cenisio: egli forma il nodo del Pasao ove si toccano le alpi Graje e le alpi Cozie. Quivi è quel deserto cui traversa l'antica via detta *Signoria*, che dalla Francia mette in Italia. Veggonsi sul passo scogli affrauti, rupi scheggiate, orridi e pittoreschi scogli, quasi sempre veluti da grigie nubi, e coperti di dense nevi. I loro nomi selvaggi sono Roccamelone e le Ronche.

Il Moncenisio è il re delle Alpi: egli ha la sua bella vegetazione; tra i cespugli che lo cingono vedesi levar il capo la graziosa betulla, la rosa delle Alpi, la quale sorge frammezzo alle fenditure del monte e di buon grado s'unisce alla *viola del Cinesio*. Questi fiori stan lì solitari, e non han la ventura di esser scelti a ornamento de' giovinetti nelle feste, ma nella loro solitudine sono pur belli e hanno la loro poesia.

Per altro qui tutto è grave spettacolo e il silenzio vien rotto a quando a quando dalla precipite valanga di neve che rotola di balzo in balzo e dal fischio de' venti. Da un lato della via vedesi il piccolo lago dalle smorte acque, vicino al quale sorge la Cinesia. Le nevi coprono per sette mesi dell'anno le sue grigie mura. Dalla parte d'ovest, sulla riviera del lago, in mezzo alla cupa solitudine siede il piccolo ospizio fondato dai Carolingi, e rimesso a nuovo dal Bonaparte che piaceasi per questo chiamarsi l'erede di Carlo Magno. Ivi furono un giorno raccolti in caserma migliaia di soldati, e la fantasia ti dipinge vivamente al guardo le moltitudini armate che vi passavano e ti fa udire il rumor grave delle artiglierie, che travevano quivi per mezzo a nevosi sentieri. Solo poche fabbriche cingono ora l'ospizio ove s'accogliono guardiani, cui è affidato l'incarico di badare alle vie e sgombrarle dalle nevi. Codesti solitari abitatori dei monti stann'ivi pure a conforto dei viandanti, a' quali la bufera è tremendamente piena di pericoli: e quando i venti savoiardi e lombardi, levandosi a grande furore, fanno udire urli come di belve su quelle orride cime, essi traggono in cerca dei sepolci delle nevi. Ma qui dove urlano i venti, e dove le belve s'aggirano, e l'aquila roteando in volo cerca inaccessi nidi, si compiono eroiche gesta che la storia ha tracciate nella sue pagine con note immortali.

Di quivi Arnibale s'affacciò arditamente terribile, vagheggiando col cupido pensiero la vittoria, e di quivi Costantino e Carlo Magno trasser con guerresche brame, e le loro maestose fisionomie stan lì dipinte dalla storia, e le loro ombre perennemente s'aggirano su quelle solitarie giogiate, e pur tuttora udire il fremito delle armi traverso il perpetuo turbinare dei venti e il cader delle nevi.





IL PONTE DEL DIAVOLO, NEL 1871.

Un giovane re di 26 anni passò que' lagghi, non desideroso di opprimere, ma di ottenere perdonanza. Que' geli infausti non furono ostacolo alla sua brama. Era Enrico IV che traeva a' piedi d'un Pontefice.

Ma questo grande monte teneva a così sù il germe d'una via che avrebbe unita la Savoia all'Italia. L'ingegno umano meditò un'opera sublime, il foramento di quella rupe, e non fallì nell'impresa.

Nel 1857 si cominciò il lavoro dal lato di Bardonecchia per gl' Italiani, dal lato di Modane per i Savoiaardi, i quali davan mano ai primi scollamenti.

S'avea a forare un cunicolo di 12.220 metri pel passaggio della ferrovia. Questa galleria dovea avere 7 metri di altezza e 8 di larghezza, e dovea elevarsi fino al punto centrale di metri 1.338 sopra i confini del mare (1).

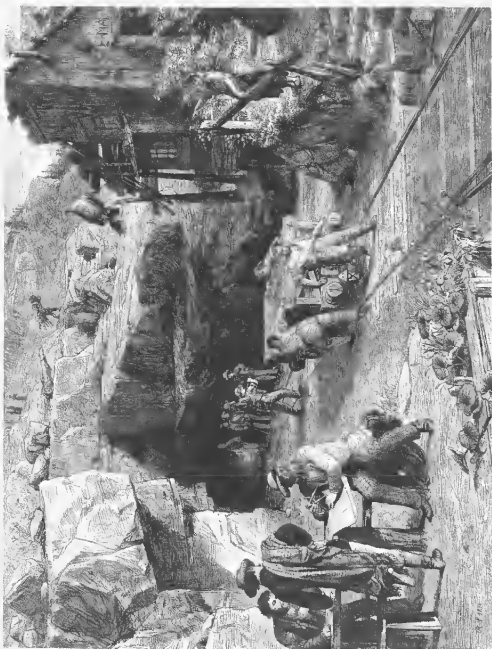
Gl'ingegneri Grandis, Grattoni, Sommeiller erano a capo della grande opera. Difficoltà immense si facevano innanzi, ma tutte le difficoltà vince la potenza dell'ingegno, la quale tanto volentieri si disprezza dai gufi orgogliosi.

Il difetto dell'aria, senza la quale la vita vien meno, non solo non sgomentò gl'ingegneri, ma pose nelle loro mani il modo di rendere l'impresa meglio agevole.

Per mezzo di macchine compressorie che riducevano l'aria in appositi serbatoi alla densità di

(1) Le nitide misure dirette della galleria dimostrarono che la lunghezza del traforo rettilineo è di metri 12.233-55 e la distanza fra i due imbocchi, riunitavi quella dei tratti in curva, di metri 12.830.

Senza riandare sulla storia di questo colossale lavoro, ricorderemo solamente come, incominciata nel 1857 l'escavazione della galleria, nei primi quattro anni fu condotta a mano, fino a che nel 1860 dalla parte di Bar-



I LAVORI PER LA GALERIA DEL GOTTARDO.

nei atmosfere, non pare si ottenne la facilità di respirazione, ma si spinsero macchine perforatrici. le quali per molti successi faceano nel masso fori di metri 0,00, in cui era posta la polvere per le mine.

Foll inventò nel 1862 la locomotiva accoucia a salire pe'pendii, la quale riuscì oltre ogni dire utile per l'ortezza de'clivi; laonde l'ingegno, come avvisammo, fe'dilegnare ogni difficoltà.

E quello che avea vagheggiato l'ingegno umano non fu più una idea, ma un fatto. Il giorno 17 settembre del 1871 fu con grande solennità d'apparato e fragoroso convenire di genti aperta questa maravigliosa via e fu plaudito a una delle più belle imprese del nostro secolo.

Quali impressioni avvengono nell'animo del viaggiatore che trae dal sud della Francia verso la Savoia e si volge al foro del Moncenisio! Ecco in mezzo ad ampie campagne, sulle quali sorgono rare capanne e case povere di contadini, apparire le prime rocce del maestoso monte. Pare che la natura a poco a poco divenga più deserta. Vedesi lontano qualche misero paesello come un gruppo di sassi sul campo d'un cimitero. Fra le vallate, che all'occhio maravigliato s'aprono e si chiudono come ad incanto, si distende una via formata dalla mano dell'uomo che lottò colla natura e la vinse. I luoghi divengono più selvaggi, più pittoreschi per maestosa orridezza: eccoci innanzi a colossali scogli; par che qui la natura abbia posto potente ostacolo al viandante, e par che dica: non andrai più oltre. Ma ecco il sibilo della ferrovia; noi siamo a Modane, all'ultima stazione dal lato della Savoia. Modane è a cavaliere d'uno scoglio, la cui cerchia può percorrersi in meno d'un'ora. Poche linee di case biancheggiano su questa rupe. I lavoratori del foro popolarono il piccolo scoglio. Ecco il segno della partenza. La locomotiva piglia a salire vincendo la ripidezza del clivo. Si scorgono già come in un fondo i tetti delle case di Modane, la quale par fuggitiva al nostro sguardo. Ancora un sibilo ed eccoci in mezzo a tenebre dense. Ci circonda la notte del Caos. L'aria si fa meno respirabile, si schiudono le finestre e n'entra una brezza vaporosa: il cuore non teme il pericolo, perchè il temerlo sarebbe vano.

domocchia si fece la prima applicazione delle perforatrici a macchina, le quali poi nel 1863 furono messe in azione anche dal lato di Modane, recando un notevole progresso negli avvanziamenti nel due imbocchi.

In quanto alle pendenze, se n'erano dapprima progettate due sole, ma poi ne furono adottate diverse, di cui la massima è quella del 23 per mille sopra una lunghezza di metri 6,273 sul versante nord.

La durata del tragitto varia fra i 45 e i 20 minuti, riuscendo generalmente maggioré da Modane a Bardonecchia, poichè vi è da superare una salita con un declivio di 132 metri.

I timori principali che si fondavano sulla elevazione di temperatura e sul fastidio che potesse arrecare il fumo, si sono mostrati inesistenti. La temperatura nell'interno della galleria non si eleva al di sopra del 24°, e il fumo, sia per l'ampiezza della sezione data al traforo, sia per il movimento naturale dell'aria, non reca alcun incomodo ai viaggiatori o neppure al personale viaggiante.

Lungo tutta la galleria vi sono dei fanali a gaz posti alla distanza di 500 metri l'uno dall'altro.

Questa illuminazione serve a rendere meno penosa l'impressione di sì lungo tragitto nelle viscere della terra. Fu pure adottato un nuovo sistema di illuminazione a gaz per le vetture. Il gaz illuminante compresso a sette atmosfere è racchiuso in due solidi serbatoi di lamiera di ferro, contenenti ciascuno 800 litri o colliocati nei vagoni dei bagagli. Uscendo da questi recipienti, il gaz passa per un apparecchio regolatore della pressione e percorre il convoglio sopra l'imperiale delle vetture, longitudinalmente, entro tubi elastici che si possono con facilità unire o separare. Da questi tubi il gaz passa nelle lanterne applicate al soffitto delle vetture nel modo ordinario.